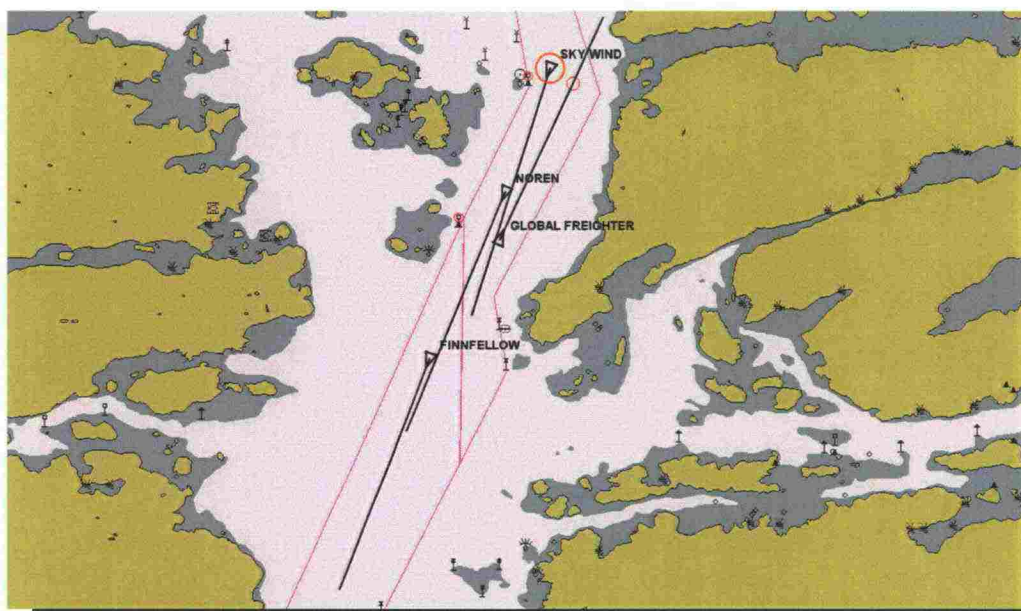




Merenkululaitos

MERILIIKENTEEN OHJAUS – TOIMINNON HENKILÖSTÖSELVITYS



SISÄLLYS

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | JOHDANTO | 3 |
| 2 | NYKYTILAN KUVAUS | 3 |
| | 2.1 Meriliikenteen ohjaus – toiminto | 3 |
| | 2.2 Merenkulkupiirit..... | 4 |
| | 2.2.1 Hallinto..... | 4 |
| | 2.2.2 VTS-keskukset | 4 |
| | 2.2.3 Turku Radio | 7 |
| 3 | ORGANISAATIO UUDEN HALLINTOMALLIN MUKAAN..... | 8 |
| | 3.1 Alusliikennepalveluiden viranomaistehtävät..... | 9 |
| | 3.2 Luotsauksen viranomaistehtävät..... | 9 |
| | 3.3 Telematiikka | 9 |
| | 3.4 Telematiikan huoltoyksikkö | 9 |
| 4 | OPERATIIVISEN ALUSLIIKENNEPALVELUN VAIHTOEHDOT | 10 |
| | 4.1 SLMP:n VTS-keskusten yhdistäminen, muut ennallaan (VE1) | 11 |
| | 4.2 SMMP:n VTS-keskusten yhdistäminen SLMP:n yhdistämisen lisäksi (VE2) | 11 |
| | 4.3 Keskitetyt VTS-keskukset Suomenlahdella ja Länsi-Suomessa (VE3a ja b) | 12 |
| | 4.4 Yhteenvedo vaihtoehtoista | 13 |
| 5 | REKRYTOINNIT | 13 |
| 6 | METO-YHTEISTYÖ JA VARAUTUMINEN | 15 |

LIITTEET

Liite 1 Meriliikenteen ohjauksen HTV:t

Liite 2 Operatiivisen alusliikennepalvelun organisointivaihtoehtojen vertailu

1 JOHDANTO

Meriliikenteen ohjauksen toimintaympäristössä on tapahtunut muutoksia, joilla on toiminnallisia ja hallinnollisia vaikutuksia toimintaan. Merkittävimpinä voidaan mainita Merenkululaitoksen hallintomalliuudistus ja sen mukanaan tuoma uusi organisaatorakenne sekä alusliikennepalvelulain voimaantulo.

Tässä selvityksessä on kuvattu toiminnon henkilöstön sijoittuminen ja tehtävät nykytilassa sekä uudessa organisaatiomallissa. Lisäksi on tarkasteltu kolmea eri vaihtoehtoa operatiivisen alusliikennepalvelun järjestämiseksi.

2 NYKYTILAN KUVAUS

Tällä hetkellä Merenkululaitokselle säädettyistä tehtävistä vastaavat keskushallinto sekä merenkulkupiirien muodostama piirihallinto. Keskushallinnon tehtävänä on johtaa, kehittää ja ohjata laitoksen toimintaa sekä vastata laitoksen yhtenäisyydestä. Merenkulkupiireille kuuluvat toimialueillaan luotsauksen viranomaistehtäviä, alusliikennepalvelua, väyliä, kanavia sekä yhteysalusliikennettä ja muita aluspalveluja koskevat asiat. Nykyisen lainsäädännön mukaan merenkulkupiirit hoitavat niille kuuluvia tehtäviä itsenäisesti ja vastaavat tehtävistään piireille asetettujen tulostavoitteiden sekä Merenkululaitoksen toimintalinjojen ja periaatteiden mukaisesti.

2.1 Meriliikenteen ohjaus – toiminto

Nykytilanteessa meriliikenteen ohjaukseen liittyviä tehtäviä hoidetaan siis keskus- ja aluehallinnossa. Keskushallintoon sijoittuvan Meriliikenteen ohjaus -toiminnon tehtävänä on vastata alusliikennepalvelun sekä alusten ilmoittautumis- ja reittijärjestelmien koordinoinnista ja kehittämisestä valtakunnallisesti sekä valvoa näiden toimintojen laitosyhtenäisyyttä. Toiminto vastaa luotsauksen ja turvallisuusradiotoiminnan viranomaistehtävistä sekä valvoo lisäksi itämerenluotsaustoimintaa. Toiminto vastaa laitoksen telemaattisista järjestelmistä sekä niiden kehittämisestä ja koordinoinnista. Meriliikenteen ohjaus – toiminnossa tehtäviä hoitavat johdon lisäksi meriliikenneyksikkö ja telematiikkayksikkö.

Toiminnossa työskentelee 13 henkilöä, jotka ovat jakautuneet toiminnon johtajaa ja sihteerä lukuun ottamatta kahteen yksikköön. Meriliikenneyksikössä työskentelee kolme henkilöä; apulaisjohtaja, merenkuluntarkastaja sekä sihteerä. Telematiikkayksikössä työskentelee 8 henkilöä: apulaisjohtaja, 3 asiantuntijaa sekä 4 teknikkoa. Teknikoista kolme työskentelee Haarajoella sijaitsevalla NAVCON- asemalla.

| | Johto | Meriliikenneyksikkö | Telematiikkayksikkö |
|---------------------------|-------|---------------------|---------------------|
| Henkilöstö | 2 | 3 | 8 |
| Henkilöstön kokonaismäärä | | | 13 |

Taulukko 1. Meriliikenteen ohjaus – toiminnon henkilöstö

2.2 Merenkulkupiirit

Meriliikenteen ohjaukseen liittyvinä tehtävinä merenkulkupiirit huolehtivat luotsauksen valvonnasta, linjaluotsinkirjojen ja luotsien ohjauskirjojen myöntämisestä ja peruuttamisesta sekä niihin liittyvistä tutkinnoista, operatiivisesta alusliikennepalvelusta sekä sen valvonnasta, suunnittelusta ja kehittämisestä valtakunnallisten toimintalinjojen ja menettelyjen mukaisesti. Lisäksi Saaristomeren merenkulkupiiri huolehtii valtakunnallisesta turvallisuusradiotoiminnasta (Turku Radio) ja Suomenlahden merenkulkupiiri Suomenlahden alusliikenteen pakollisen ilmoittautumisjärjestelmän (GOFREP) toiminnasta.

2.2.1 Hallinto

Merenkulkupiirien liikennetoimialoilla työskentelee toimialapäälliköitä, tarkastajia, sihteereitä sekä teknistä henkilöstöä. Edellä mainittujen lisäksi liikennetoimialoilta löytyy emäntä/siivooja ja talonmies/kutterinkuljettaja nimikkeillä toimivaa henkilöstöä.

Liikennetoimialojen nykyisestä henkilöstöstä 4,5 henkilötyövuotta (SMMP 4,0 htv ja PLMP 0,5 htv) on ns. rajapintahenkilöstöä, joiden sijoittuminen uudessa organisaatiomallissa on vielä avoin. Yksi mahdollisuus on, että he sijoittuvat kiinteistöistä vastaavaan yksikköön, mikäli sellainen uudistuksessa perustetaan. Tavoitteena on, että Meriliikenteen ohjaus – toimintoon siirtyy henkilöstöä, joka todellisten työtehtäviensä mukaan kuuluu toiminnon perustehtävän piiriin.

| | SLMP | SMMP | PLMP | JSMP | Yhteensä |
|---------------------------|------|------|------|------|----------|
| Liikenne | 4 | 3,5 | 2 | 2 | 11,5 |
| Telematiikka | 3 | 6 | 3 | - | 12 |
| Rajapinta | - | 4 | 0,5 | - | 4,5 |
| Henkilöstön kokonaismäärä | | | | | 28 |

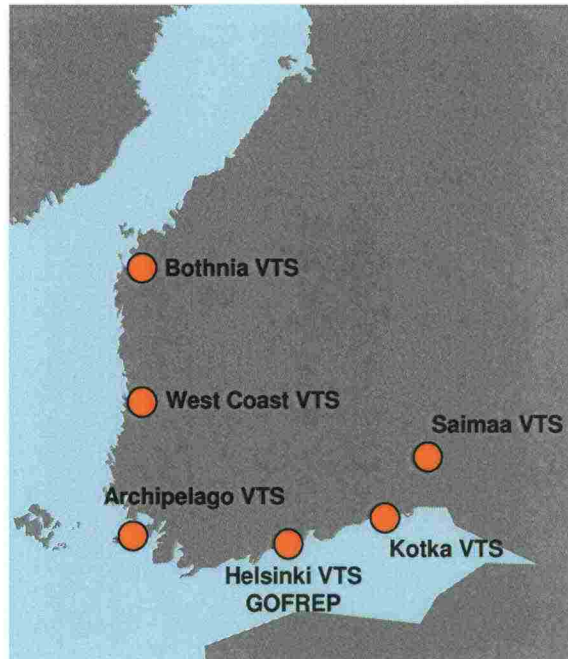
Taulukko 2. Liikennetoimialojen ja elektroniikkajaosten henkilöstö sekä rajapinta htv:t

2.2.2 VTS-keskukset

Nykytilanteessa Suomessa toimii merenkulkupiirien operoimina kuusi VTS-keskusta eli käytössä on ns. hajautettu toimintamalli; Helsinki VTS (Helsinki), Kotka VTS (Kotka), Archipelago VTS (Pärnänen), West Coast VTS (Pori), Bothnia VTS (Vaasa) ja Saimaa VTS (Lappeenranta). Suomenlahden merenkulkupiiri ylläpitää Helsinki VTS:n toimintaa yhteistyössä Helsingin sataman kanssa. Bothnia VTS:n toiminta perustuu Pohjanlahden merenkulkupiiriin ja Länsi-Suomen merivartioston väliseen sopimukseen, jonka mukaisesti VTS-keskuksessa alusliikenneohjaajina toimii merivartioston henkilöstö.

Alusliikennepalvelulain mukaisesti VTS-keskuksista voidaan antaa erityyppisiä palveluja, joita ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely. Toimivaltainen viranomainen vahvistaa annettavat palvelut perustamispäätöksessä. Alusliikennepalvelulain edellyttämä perustamispäätösprosessi on parhaillaan käynnissä, joten on mahdollista, että joidenkin VTS-alueiden osalta saattaa palveluiden laajuuteen tulla muutoksia.

Annettavien palveluiden määrällä on henkilöstömäärään heijastuva vaikutus. Navigointiapu on katsottu luonteeltaan palveluiksi, joiden antaminen edellyttää vähintään kahden alusliikenneohjaajan työvuorovahvuutta riittävän laadun sekä palvelun häiriöttömän saatavuuden varmistamiseksi.



Kuva 1. Nykyiset VTS-keskukset

VTS-keskusten kokonaishenkilöstömäärään vaikuttavat siis edellä mainitut vahvistetut alusliikennepalvelut, mutta tarvittavia henkilötötyövuosimääriä arvioitaessa tulee tarkasteluun ottaa mukaan myös muita tekijöitä. Näitä ovat muuttuvat tekijät kuten esimerkiksi sairaslomat, vanhempainlomat ja hoitovapaat. Lisäksi tulee huomioida helpommin arvioitavissa olevat muuttumattomat tekijät kuten vuosilomat, säännölliset koulutukset, kehitystyölle allokoitava aika sekä työvuorojen vaihtoon tarvittava päällekkäinen työaika. Edellä kuvatut tekijät huomioiden voidaan yhden työpisteen arvioida tarvitsevan 7:n (6,96–7,19) henkilötötyövuotta, jotta työvuorot pystytään hoitamaan ilman säännöllistä ylityötä. Tämä arvion perusteena toimivat laskelmat käyvät esille Kari Kososen laatimasta Meriliikenteen ohjauksen henkilötötyvuosia käsittelevästä muistiosta (Liite 1).

Tällä hetkellä alusliikenneohjaajat hoitavat paikallisesti sovittujen aikataulujen mukaisesti luotsinvälitystehtäviä. Nämä tehtävät poistuvat alusliikenneohjaajilta vuoden 2006 aikana Luotsausliikelaituksen ottaessa välitystehtävät itselleen ostopalvelun sijaan. Luotsinvälityksen poistumisella ei ole suoria vaikutuksia VTS-keskusten htv tarpeeseen nykyisessä hajautetussa toimintamallissa sillä ainoastaan yksi Kotka VTS:n alusliikenneohjaajista on tehnyt pelkkää luotsinvälitystyötä. Luotsausliikelaituksen liikennepäivystäjät (5 henkilöä) ovat olleet Merenkululaituksen työnjohdon alla Suomenlahden merenkulkupiirissä.

| | Hki VTS GOFREP | Kotka VTS | Archipelago VTS | West Coast VTS | Bothnia VTS | Saimaa VTS |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| vakituinen henkilöstö | 31 ¹ | 8 | 13 | 6 | 12 ² | 8 ³ |
| työpisteet | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| palvelut | IS, NAS, TOS ⁴ | IS, NAS, TOS | IS, NAS, TOS | IS, NAS, TOS | IS | IS |
| työaika- muoto | vuosityöaika ja jaksotyö | vuosityöaika | jaksotyö | jaksotyö | jaksotyö | jaksotyö |
| luotsin- välitys | klo 22–06 joka päivä | pe klo 22 – ma klo 06 | klo 15 – 08 joka päivä | 24 h joka päivä | 24 h joka päivä | 24 h joka päivä |
| Henkilöstön kokonaismäärä | | | | | | 78 |

Taulukko 3. VTS-keskusten henkilöstö, alusliikennepalvelut, työaikamuodot ja luotsinvälitys

Yllä oleva taulukko osoittaa sen, että Kotka VTS ja West Coast VTS toimivat tilanteessa, jossa navigointiapua ja alusliikenteenjärjestelyä annetaan vaikka työvuoron vahvuus on vain yksi alusliikenneohjaaja. Kummassakaan keskuksista ei ole käytössä työvuoromuotoa, jonka perusteella keskuksessa olisi lepo/"backup"-vuorossa toinen alusliikenneohjaaja, joka olisi tarvittaessa saatavilla lisätueksi työvuoroon. Archipelago VTS:ssä on päivällä klo 08–15 vuorossa vain yksi alusliikenneohjaaja (Turku Radion henkilö hoitamassa liikennepäivystystä), mutta työvuorolaisen on mahdollisuus kutsua tarvittaessa lisäapua (keskuksen sijainnista johtuen alusliikenneohjaajat majoittuvat työjaksonsa ajan siellä).

Aiemmin mainittu arvio yhden työpisteen edellyttämästä henkilötyövuosimäärästä (7 htv) kuvaa htv-arvoa, jolla toimintaa pystytään hoitamaan pienissä, erillisissä yksiköissä. Tämän laskennallisen arvion oikeellisuutta voidaan tarkastella vertaamalla sitä käytännön antamaan kokemukseen. Esimerkkinä voidaan käyttää West Coast VTS:ää, joka on kooltaan pieni, kuuden hengen yksikkö. Siellä työskentelevistä alusliikenneohjaajista kahdella on täysi vuosilomaoikeus eli 45 lomapäivää vuodessa. Käytäntö on osoittanut, että nykyinen 6 htv/työpiste ei riitä pitkien loma-aikojen sijaistamiseen, kun mukaan luetaan vielä vuoden aikana työntekijöille koulutukseen ja kehittämiseen osallistumisesta kertyneet vapaana korvattavat päivät. Yhdistettäessä toimintoja suuremmiksi yksiköiksi pystytään alentamaan esitettyä työpistekohtaista htv arviota, sillä suurempi henkilöstömäärä mahdollistaa joustavammat sijaisjärjestelyt.

¹ Lukumäärä sisältää keskuksen päällikön, joka tarvittaessa osallistuu työvuoroihin. Henkilömäärästä viisi on Helsingin sataman palveluksessa.

² RVL:n henkilöstöä, operatiivinen työaika jakautuu puoliksi VTS ja MRSC:n tehtävien välillä

³ Lukumäärä ei sisällä toimialapäällikköä, joka toimii myös VTS-esimiehenä. Henkilömäärässä on mukana VTS-keskuksessa työskentelevä toimistos sihteeri, joka huolehtii alusten lupamaksujen laskuttamisesta, tarvittaessa luotsinvälitystehtävistä sekä keskuksen muista tukitoimista.

⁴ IS Information service (tiedotukset), NAS Navigational Assistance Service (navigointiapu), TOS Traffic Organisation Service (alusliikenteen järjestely)

2.2.3 Turku Radio

Archipelago VTS:n kanssa samassa rakennuksessa toimivan rannikkoradioaseman, Turku Radion, henkilöstö koostuu kuudesta radiosähkötäjästä. Lisäksi kahdella Archipelago VTS:n alusliikenneohjaajalla on Turku Radion tehtävissä tarvittava koulutus. Turku Radiossa on ympärivuorokautinen päivystys. Näiden päivystystehtävien lisäksi radiosähkötäjäistä on yksi aina vuorollaan hoitamassa luotsinvälitystehtäviä klo 08–15 välisenä aikana.



Kuva 2. Turku Radion VHF- ja MF-asemat

Turku Radion tehtävänä on varmistaa hätäradioliikenne ja huolehtia turvallisuusradioliikenteestä, johon kuuluvat merivaroitukset, sää- ja jäätiedotukset sekä liikenneilmoitukset merenkulkijoille. Lisäksi se ylläpitää tietokantaa vaarallisista laasteista ympäristöonnettomuuksien ehkäisemiseksi sekä ilmoittaa laivatietoja jäänmurtajien tietoverkkoon. Radioasema ottaa myös vastaan ja välittää EY:n asetuksen mukaiset kalastusilmoitukset Suomen ja Baltian maiden kalastusvyöhykkeiltä sekä toimii vuorokauden ympäri DGPS-vikailmoitusten vastaanottopisteenä välittäen tarvittaessa aluksille tietoa vioista turvallisuuden varmistamiseksi.

Turku Radio toimii IMO:n päätöslauselmassa A.950(23) tarkoitetun Maritime Assistance Service – järjestelmän (MAS) Suomen yhteyspisteenä.

| Turku Radio | |
|---------------------------|---|
| Henkilöstön kokonaismäärä | 6 |

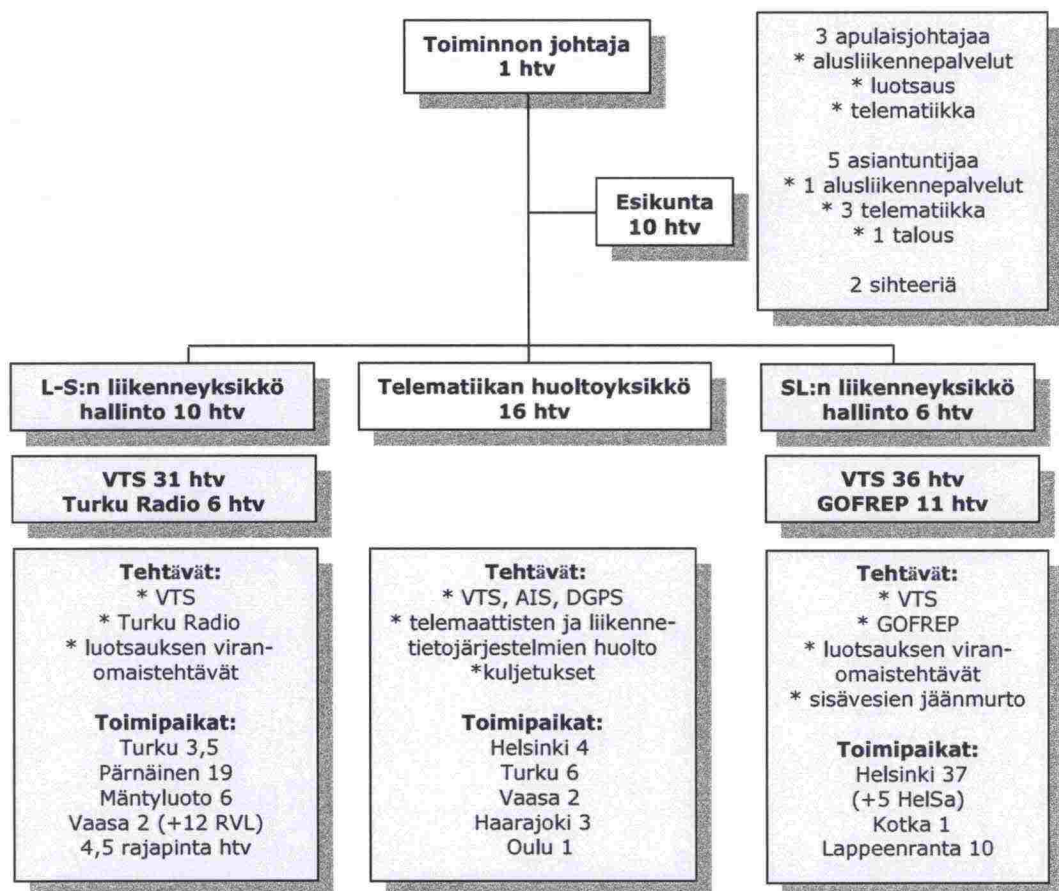
Taulukko 4. Turku Radion henkilöstö

3 ORGANISAATIO UUDEN HALLINTOMALLIN MUKAAN

Keväällä 2005 valmistui Merenkululaitoksen uutta hallintomallia selvittäneen työryhmän ehdotus uudeksi organisaatiomalliksi. Ehdotusta noudatteleva hallituksen esitys Merenkululaitoksesta annetun lain muuttamisesta on arvioitu annettavan Eduskunnalle maaliskuussa 2006. Tämän mukaan Merenkululaitoksen jako keskus- ja aluehallintoon poistuisi ja laitoksen organisaatio muodostuisi tulosityksiköistä ja muista, erityistehtäviä hoitavista yksiköistä. Tulosityksiköitä olisivat valtakunnalliset toiminnot (Meriliikenteen ohjaus, Meriturvallisuus, Talvimerenkulku, Merikartoitus ja Väylänpito) sekä sisäinen tuotanto. Erityistehtäviä hoitavat yksiköt olisivat niiden luonteen mukaisesti joko erillisyksiköitä, tukipalveluyksiköitä tai pääjohtajan esikuntaan kuuluvia yksiköitä.

Meriliikenteen ohjaus – toiminto olisi uudessa hallintomallissa valtakunnallisesti toimivaksi tulosityksikkö. Toiminnon johdon ja esikunnan muodostaisivat toiminnon johtaja, kolme palveluista vastaavaa apulaisjohtajaa, asiantuntijat sekä sihteeri. Toimintoon perustettaisiin Suomenlahden ja Länsi-Suomen liikenneyksiköt sekä telematiikan huoltoyksikkö. Nykyisten merenkulkupiirien liikennetoimialojen henkilöstö sekä tekniset henkilöt siirtyisivät yksiköihin tehtäviensä mukaisesti.

Perustettavat liikenneyksiköt vastaisivat alueellisesti VTS-viranomaisen tehtävistä, alusliikennepalveluiden tuottamisesta sekä luotsauslain noudattamisen valvonnasta sekä luotsien ja linjaluotsien tutkintojen järjestämisestä/vastaanottamisesta. Suomenlahden liikenneyksikkö vastaisi lisäksi sisävesien jäänmurtotoiminnasta ja Länsi-Suomen liikenneyksikkö Turku Radion toiminnasta.



Kuva 3. Meriliikenteen ohjaus – toiminto uudessa hallintomallissa

3.1 Alusliikennepalveluiden viranomaistehtävät

Meriliikenteen ohjauksen esikuntaan sijoittuva alusliikennepalveluista vastaava apulaisjohtaja toimisi VTS-viranomaisena Merenkululaitoksessa vastaten yhdenmukaisen ja tasapuolisen alusliikennepalvelun toteutumisesta. Tehtävänhaltija huolehtisi VTS-toiminnan strategisten linjausten ja lainsäädännön noudattamisesta sekä kehittämisestä, projekteista ja kansainvälisten tehtävien koordinoinnista ja seurannasta. Apulaisjohtajan alaisuudessa työskentelisi merenkulunylitarkastaja. (yht.2 htv)

Liikenneyksiköt vastaisivat alueellisesti VTS-viranomaisen tehtävistä, alusliikennepalveluiden ylläpidosta ja kehittämisestä perustamispäätösten sekä strategisten linjausten mukaisesti. (Yht.4,0 htv)

3.2 Luotsauksen viranomaistehtävät

Meriliikenteen ohjauksen esikuntaan sijoittuva luotsauksen viranomaistehtävistä vastaava apulaisjohtaja toimisi luotsausviranomaisena vastaten yhdenmukaisen ja tasapuolisen luotsauksen viranomaiskäytännön toteutumisesta. Luotsausviranomaisena apulaisjohtaja vastaisi luotsauslain noudattamisen valvonnasta, myöntäisi luotsien ohjauskirjat, linjaluotsinkirjat ja itämerenluotsien ohjauskirjat ja päättäisi niiden peruuttamisesta sekä luotsauslain mukaisten vapautusten myöntämisestä ja erityisestä luotsinkäyttövelvollisuudesta. Lisäksi kyseinen apulaisjohtaja huolehtisi myös lainsäädännön ja säädösten seurannasta, niiden tulkinnasta ja tarpeellisten oikeustoimenpiteiden käynnistämisestä sekä alan kansainvälisestä toiminnasta. (1 htv)

Liikenneyksiköt huolehtisivat luotsauslain noudattamisen valvonnasta sekä luotsien ja linjaluotsien tutkintojen järjestämisestä ja vastaanottamisesta. Ohjaus- ja linjaluotsikirjatutkinnot koostuvat aluksella suoritettavasta tutkintoajosta sekä kirjallisesta kokeesta. Tutkintoja järjestävän sekä vastaanottavan henkilöstön tehtävät edellyttävät siis konttorissa tapahtuvan työskentelyn lisäksi (kirjallisen kokeen ja tutkintoajon järjestelyt, kokeen tarkastaminen sekä esitysten laatiminen luotsauksesta vastaavalle apulaisjohtajalle) myös liikkumista aluksilla (tutkintoajon vastaanottaminen). Tutkintoajojen vastaanottaminen tapahtuu useimmiten virkajan ulkopuolella. (Yht.7,5 htv)

3.3 Telematiikka

Meriliikenteen ohjauksen esikuntaan sijoittuva liikennetietopalveluista vastaava apulaisjohtaja vastaisi Merenkululaitoksen telematiikka- ja liikennetietopalveluiden kehittämisestä sekä varmistaisi järjestelmien käytettävyyden, tarkoituksenmukaisuuden ja kansainvälisen yhteensopivuuden. Tehtävänhaltija huolehtisi lisäksi projektien ja kansainvälisten tehtävien koordinoinnista. Apulaisjohtajan alaisuudessa työskentelisi kolme asiantuntijaa (yht.4 htv).

3.4 Telematiikan huoltoyksikkö

Valtakunnallinen Telematiikan huoltoyksikkö vastaisi liikenteenohjausjärjestelmiin ja Meriliikenteen ohjauksen elektroniikka- ja sähköjärjestelmiin liittyvien huoltosopimusten laadinnasta ja valvonnasta sekä osallistuisi lisäksi resurssien sallimissa määrin järjestelmien ylläpitotehtäviin. Lisäksi yksikkö vastaisi rannikkoradioverkon ja Turku Radion tekniikan toimivuudesta ja kehittämisestä. Yksikön esimiehenä toimisi järjestelmäpäällikkö. (16 htv)

Perustettavaksi suunnitellun telematiikan huoltoyksikön henkilöstö tulisi koostumaan merenkulkupiirien sekä meriliikenteen ohjaus – toiminnon nykyisistä työntekijöistä. Yksikkö organisoitaisiin alueellisiin ryhmiin siten, että tarvittaessa olisi mahdollista käyttää henkilöstöä valtakunnallisesti.

Huoltoyksikön toiminnan kannalta merkittävä tekijä on henkilöstön osaamisentaso ja osaamisen kohdentuminen tulevaisuuden tarpeisiin. Yksikköön siirtyvän henkilöstön tämänhetkinen ammattitaito ei kaikilta osin vastaa näitä tarpeita. Vaikka järjestelmien huolto- ja ylläpitotehtävät tullaan tulevaisuudessa hankkimaan pääosin ostopalveluna ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, tarvitaan laitoksessa riittävän ammattitaidon omaavaa henkilöstöä huolehtimaan sopimusten edellyttämien sekä erikseen tilattavien huoltotöiden valvonnasta ja koordinoinnista.

Järjestelmien ylläpitoon liittyy kiinteästi vika- ja ongelmatilanteissa tarvittava ympärivuorokautinen päivystys, joka kykenee asetettujen vasteaikojen puitteissa reagoimaan tilanteeseen. Kyseisen kaltaisen päivystyksen järjestäminen olisi huoltoyksikön toiminnan puitteissa mahdollista, mutta toimiakseen taloudelliselta kannalta katsottuna järkevästi, se edellyttäisi päivystysjärjestelmältä mahdollisuutta vastata kokonaisvaltaisesti kaikista teknisistä järjestelmistä; ei olisi kannattavaa rakentaa päivystystä, joka vastaisi vain tietystä osa-alueesta ja muiden alueiden päivystys hankittaisiin ostopalveluna. Näin päädyttäisiin tilanteeseen, jossa maksettaisiin päivystyskustannuksia kahteen kertaan. Oma päivystysjärjestelmä ei siis ole järkevä vaihtoehto ja olisi lisäksi ristiriidassa huolto- ja ylläpitotehtävien hankintaa koskevan linjauksen kanssa.

4 OPERATIIVISEN ALUSLIIKENNEPALVELUN VAIHTOEHDOT

Operatiivisen alusliikennepalvelun toiminnallisuuden parantamiseksi ja tehostamiseksi on tarkasteltava nykytilan toiminnalle asettamia laatua, toimintavarmuutta ja kehitystä heikentäviä tekijöitä. Näinä tekijöinä voidaan pitää jo aiemmin mainittuja seikkoja; keskuksen kokonaishenkilöstön määrä, työvuorovahvuus annettaviin palveluihin nähden sekä riittävät sijaisjärjestelyt.

Operatiivisen alusliikennepalvelun yhtenä kehitysväylänä voidaan pitää VTS-keskusten keskittämistä isommiksi yksiköiksi. Keskittämisellä voidaan tehostaa henkilöstövoimavarojen käyttöä ja edistää toiminnan yhtenäisyyttä. Laajempi henkilöstömäärä luo pohjan joustavammille sijaisjärjestelyille mikä puolestaan mahdollistaa henkilöiden osallistumisen koko toiminnan kehittämiseen ja yhtenäistämiseen.

Alusliikenneohjaajien työhyvinvointi on merkityksellinen tekijä henkilöstön määrää ja käyttöä suunniteltaessa. Jatkuva ylityö johtuen poissaolojen aiheuttamista sijaisjärjestelyistä heikentää työssä jaksamista ja voi johtaa henkilöstövaihtuvuuden lisääntymiseen. Tämä puolestaan lisää ylitöiden määrää entisestään sillä uutta alusliikenneohjaajaa ei käytännössä ole mahdollista saada toisiin tehtäviin siirtyvän tilalle tämän irtisanomisajan puitteissa. Rekrytointiaikaa pidentää se, että alusliikennepalvelutehtävät edellyttävät henkilöstöltä sellaista erityisosaamista, jota ei ole suoraan saatavissa yleisiltä työmarkkinoilta.

Alusliikennepalvelulain mukaisesti alusliikenneohjaajalta ja alusliikennepalvelun esimieheltä vaaditaan 1.7.2007 lähtien asianmukainen pätevyystodistus. Kyseisen pätevyyden hankkiminen ja ylläpitäminen vaatii hyväksytyn peruskoulutuksen sekä kattavan työpaikkakoulutuksen suorittamista, vuosittaista työsuorituksen arviointia ja säännöllistä ammatillista täydennyskoulutusta. Näiden vaadittujen koulutusten suorittaminen tulisi pystyä hoitamaan ilman, että VTS-keskuksen operatiiv-

vinen toiminta kärsii, johtuen mahdollisten ylitöiden aiheuttamasta henkilöstön jaksamisen heikkenemisestä.

Pätevyysvaatimuksista johtuen voidaan olettaa myös uuden alusliikenneohjaajan kokonaiskoulutusajan pitenevän. Nykytilanteessa työpaikkakoulutuksen minimikesto ei ole määritelty eikä henkilöltä ole edellytetty alusliikenneohjaajan peruskurssin suorittamista ennen itsenäisen vahtityöskentelyn aloittamista. Alusliikennepalvelulain pätevyyskoskevan siirtymäaika säännöksen umpeutumisen jälkeen tulee uuden alusliikenneohjaajan pakollinen alkukoulutus viemään VTS-alueesta sekä koulutettavan ominaisuuksista riippuen 2 – 6 kuukautta.

4.1 SLMP:n VTS-keskusten yhdistäminen, muut ennallaan (VE1)

Suomenlahden alusliikennetoimintojen keskittäminen eli Kotka VTS:n yhdistäminen Helsingin meriliikennekeskukseen pohjautuu tarpeeseen muodostaa henkilöstömäärältään suurempia keskuksia toimintavarmuuden ja annettavien alusliikennepalveluiden edellyttämän työvuorovahvuuden mahdollistamiseksi.

Työvuorovahvuuden määrä heijastuu suoraan keskuksista annettaviin palveluihin. Navigointiavun antaminen sitoo yhden alusliikenneohjaajan kyseiseen tehtävään, jolloin muun liikenteen hoitamiseen tarvitaan toinen henkilö. Käytännössä siis navigointiapua ei voida palvelun luonteen vuoksi antaa tilanteessa, jossa työvuorossa on vain yksi alusliikenneohjaaja, kuten Kotka VTS:ssä on nykytilanteessa. Kotkan alueella on kuitenkin esimerkiksi vaarallisten lastien määrät huomioon ottaen tarpeellista tarjota alusliikenteelle tiedotuspalvelua kattavampaa palvelua.

Kotka VTS:n henkilöstö koostuu tällä hetkellä kahdeksasta alusliikenneohjaajasta, joista yksi toimii pelkästään luotsinvälitystehtävissä kunnes Luotsausliikelaitos ryhtyy itsenäisesti hoitamaan luotsinvälitystä (vuoden 2006 loppuun mennessä). Tämän jälkeen on Kotkassa käytettävissä 1 htv enemmän kuin on laskennallisesti osoitettu tarvittavan yhden työpisteen miehittämiseen. Tämä ei kuitenkaan riittäisi työvuorojärjestelmään, joka mahdollistaisi kahden hengen alusliikenneohjaajan työvuorovahvuuden.

Yhdistämällä Kotka VTS:n toiminta Helsingin meriliikennekeskukseen, pystytään koko keskuksen henkilötyövuosia tarkastelemaan kokonaisuutena. Tällöin voidaan henkilöstön käyttöä tehostaa sekä välttää ns. yhden miehen vahdeilta Kotka VTS:n alueella. Toimintojen yhdistämisen jälkeen Helsingin meriliikennekeskuksessa työskentelee työvuorossa kuusi henkilöä, joten kaikkien alusliikennepalveluiden antaminen myös Kotkan alueella on mahdollista sopivin työjärjestelyin. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että meriliikennekeskuksen henkilöstö pystyisi työskentelemään mahdollisimman monella keskuksen VTS-sektoreista. Tämä edellyttää aikaa ja resursseja tarvittavien työpaikkakoulutusten suorittamiseksi.

Toimintojen keskittämisen jälkeen uuden keskuksen henkilöstömäärä on 39 htv, joka antaa työpistekohtaiseksi luvuksi 6,5.

4.2 SMMP:n VTS-keskusten yhdistäminen SLMP:n yhdistämisen lisäksi (VE2)

Toinen keskitetty toimintamalli Suomenlahden VTS-keskusten yhdistämisen lisäksi on Saaristomeren merenkulkupiirin alueella toimivien keskusten yhdistäminen. Tässä vaihtoehdossa Archipelago ja West Coast VTS:n sekä Turku Radion toiminnot keskitettäisiin siis samaan meriliikennekeskukseen. Pärnäsissä toimivan keskuksen nykyiset tilat eivät kuitenkaan ole riittävät yhdistetylle toiminnalle, joten

laajennus- ja varustelutöitä tarvittaisiin. Vaihtoehto nykyisen keskuksen laajenukselle on uuden meriliikennekeskuksen sijoittaminen mantereelle.

Saaristomeren alueiden keskuksat yhdistämällä on saavutettavissa samoja selkeitä etuja kuin Suomenlahden keskusten yhdistämisessä. Henkilöstömäärältään suurempi toimintayksikkö mahdollistaa työvoiman tehokkaamman ja joustavamman käytön sekä annettavien alusliikennepalveluiden edellyttämän työvuorovahvuuden varmistamisen.

Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Turku Radion henkilöstö hoitaa enenevässä määrin myös alusliikennepalvelutehtäviä. Rannikkoradiotoiminnalla säilyy kuitenkin itsenäinen työpiste eikä sitä siten ole tarkoitus integroida osaksi alusliikennepalvelua. Suunniteltu toimintamalli mahdollistuu siten, että Turku Radiosta eläkkeelle tai muihin tehtäviin siirtyvän radiosähköttäjän tilalle rekrytoidaan henkilö, joka saa koulutuksen alusliikenneohjaajan sekä Turku Radion työtehtäviin.

Toimintojen keskittämisen jälkeen uuden keskuksen henkilöstömäärä on 25, joka antaa työpistekohtaiseksi luvuksi 6,25.

4.3 Keskittetyt VTS-keskukset Suomenlahdella ja Länsi-Suomessa (VE3a ja b)

Kolmantena keskittämisvaihtoehtona on toimintojen yhdistäminen siten, että koko rannikon VTS-toiminta hoidettaisiin kahdesta keskuksista. Tässä toimintamallissa Helsingin meriliikennekeskukseen yhdistetyt Helsinki ja Kotka VTS vastaisivat alueesta, joka ulottuisi itärajalta Inkooseen sekä lisäksi GOFREP-toiminnasta kansainvälisellä vesialueella. Länsi-Suomen VTS-keskukseen olisivat yhdistettynä Archipelago, West Coast sekä Bothnia VTS:n toiminnat ja keskus vastaisi Hangosta Tornioon ulottuvasta alueesta.

Länsi-Suomen VTS-keskuksen kohdalla tulisi eteen samat tilankäyttö ongelmat kuin aiemmin kuvatussa Saaristomeren merenkulkupiirin keskusten keskittämismallissa. Vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi siis mittavia laajennus- ja varustelutöitä Nauvon meriliikennekeskuksessa tai vaihtoehtoisesti uuden keskuksen sijoittamista mantereelle.

Vaihtoehdossa Hangon alueen alusliikennepalvelutoiminta siirtyisi Helsingin meriliikennekeskuksesta Länsi-Suomen meriliikennekeskukseen. Henkilötyövuosien osalta tämä tarkoittaisi kahden htv:n siirtymistä Helsingistä Turkuun. Siirto toteutettaisiin normaalin henkilöstönvaihtuvuuden kautta.

Helsingin meriliikennekeskuksessa yksi kuudesta työpisteestä muutettaisiin kaksivuorotyöhön. Työpisteeksi valittaisiin sellainen, jossa on selkeästi tunnistettavissa vähemmän liikennöity vuorokaudenjakso. Tämän hiljaisemman ajan kaksivuorotyöpisteen vastuualueen hoitaisi jokin toinen työpiste. Vaihtoehto voisi olla esimerkiksi se, että päivävuoron ajan toinen GOFREP-henkilöistä vastaisi myös Helsingin 2 sektorin liikenteestä.

Toimintojen keskittämisen jälkeen Suomenlahden meriliikennekeskuksen henkilöstömäärä on 37, joka antaa työpistekohtaiseksi luvuksi 6,35 htv/3-vuorotyöpiste ja 4,25 htv/2-vuorotyöpiste. Kokonaishenkilöstömäärä sisältää keskuksen päällikön, joka ei osallistu operatiiviseen vahtityöskentelyyn (VE3a).

Länsi-Suomen meriliikennekeskuksessa henkilöstömäärä on 27, joka antaa työpistekohtaiseksi luvuksi 6,5 htv. Kokonaishenkilöstömäärä sisältää keskuksen päällikön, joka ei osallistu operatiiviseen vahtityöskentelyyn (VE3a).

Mikäli keskuksien päälliköiden edellytetään osallistuvan vahtityöskentelyyn (VE3b), muuttuvat työpistekohtaiset luvut hieman suuremmiksi. Tässä vaihtoehdossa molemmat rannikon meriliikennekeskukset ovat henkilöstöltään ja vastuualueiltaan niin mittavia, että hallinnollisten päälliköiden toimet ovat perusteltuja.

4.4 Yhteenveto vaihtoehdoista

Yhteenvetona esitetyistä vaihtoehdoista operatiivisen alusliikennepalvelun organisoimiseksi tulevaisuudessa voidaan todeta, että asiakkaalle annettavan palvelun kattavuuden, laadun ja yhdenmukaisuuden varmistamiseksi on muutoksia nykytilaan tehtävä. Vain yhdistämällä VTS-keskukset järkeviksi kokonaisuuksiksi voidaan henkilöstön määrä pitää kohtuullisella tasolla jatkossakin ja toiminta hoitaa mielekkäällä tavalla. Asiakkaiden tarpeita ja toiveita alusliikennepalveluiden suhteen on kartoitettu viime vuoden aikana kahdesti⁵. Molemmista selvityksistä käy esille tarve samantyyppisten palveluiden tuottamiseen kaikilla rannikon VTS-alueilla.

Liitteenä olevassa taulukossa (liite 2.) on esitetty nykytilan sekä eri vaihtoehtojen vaikutus työpistekohtaisiin henkilötyövuosiin sekä keskusten tarjoamiin alusliikennepalveluihin. Taulukosta käy ilmi toimintojen yhdistämisen mukanaan tuomat edut; henkilötyövuosia voidaan käyttää tehokkaammin, mikä lisää toiminnan redundanttisuutta ja lisäksi vaihtoehdossa 3 (VE3) pystytään Bothnia VTS:n tiedotuspalvelua täydentämään navigointiavulla ja alusliikenteen järjestelyllä.

Taulukossa esiintyviä työpistekohtaisia henkilötyövuosimääriä voidaan peilata laskennallisesti saatuun arvioon, joka määritteli tarpeeksi 7 htv. Tämä arvio kuvastaa siis htv tarvetta pienissä, erillisissä yksiköissä. Yhteenvetotaulukosta ilmenee, että yhdistämisen jälkeen htv määrät sijoittuvat 3-vuorojärjestelmässä 6,25–6,75 välille. Vaihtelun syy löytyy keskuksien yhdistämisen laajuudesta ja siitä, osallistuuko keskuksen päällikkö operatiiviseen vahtitoimintaan.

Isossa keskuksessa toimittaessa on käytettävissä suuremman henkilöstömäärän mukanaan tuoma joustavuus, joten työpistekohtaisen htv-tarpeen voidaan uskoa todellisuudessa asettuvan alle 7. Käytännössä arvio 6,5 htv/työpiste voisi olla vaihtoehto, jolla toimintaa kyettäisiin ylläpitämään häiriöttömästi henkilöstön työhyvinvointi ja jaksaminen huomioiden. Useat päällekkäiset, odottamattomat poissaolot aiheuttavat aina ylityöntarvetta eikä tätä sijaisjärjestelyjen aiheuttamaa lisätyötä pystytä järkevin keinoin koskaan kokonaan poistamaan vuorotyöstä.

5 REKRYTOINNIT

Meriliikenteen ohjaus – toiminnon sekä merenkulkupiireistä toimintoon hallintomalli uudistuksen myötä siirtyvän henkilöstön yhteismäärä on 108 henkilötyövuotta. Henkilöstön keski-ikä on noin 47 vuotta. Ilman rekrytointeja henkilöstön määrä vähenee vuoden 2010 loppuun mennessä eläköitymisen kautta 14 henkilötyövuodella, kun lähtökohtana pidetään 63 vuoden eläkellesiirtymisikää.

⁵ Meriliikenteen ohjaus - asiakastytytyväisyystutkimus, BNL Euro RSCG, tammikuu 2005
VTS-toiminnan keskittämisen kustannus-hyötyanalyysi, EP-Logistics/VTI, helmikuu 2005

| | htv | poistuma asiantuntijat/hallinto | poistuma VTS/Turku Radio | rekrytoinnit | muutos |
|------|-------|------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------|
| 2006 | 108 | 0 | -1 | 1 | 0 |
| 2007 | 108 | -4,5 | 0 | 1 | -3,5 |
| 2008 | 104,5 | -2,5 | -2 | 2 | -2,5 |
| 2009 | 102 | 0 | -2 | 2 | 0 |
| 2010 | 102 | 0 | -2 | 2 | 0 |
| 2011 | 102 | -1 | -2 | 2 | -1 |
| 2012 | 101 | -1 | -2 | 3 | 0 |
| 2013 | 101 | -2 | 0 | 0 | -2 |
| 2014 | 99 | -2 | -1 | 2 | -1 |
| 2015 | 98 | -2 | 0 | 0 | -2 |

Taulukko 5. Meriliikenteen ohjaus – toiminnon henkilöstömuutokset

Henkilöstön poistuminen edellyttää tarkkaa harkintaa uusien rekrytointien osalta. Vaihtuvuus antaa mahdollisuuden kehittää ja syventää toiminnon osaamis pohjaa. Merenkululaitoksen henkilöstösuunnitelmassa on meriliikenteen ohjauksen osalta tärkeimmiksi kehittämisen alueiksi nostettu

- meriliikenteen ohjausjärjestelmien tuntemus ja hallinta;
- lainsäädännön tuntemus;
- asiakkuuksien hallinta;
- henkilöstösuunnittelu; ja
- laadunhallinta sekä juridinen osaaminen.

Edellä mainittujen kehitysalueiden lisäksi myös kansainvälisten tehtävien voidaan odottaa lisääntyvän toiminnossa. Tämä edellyttää henkilöstöä, jolla on valmiudet osallistua kansainväliseen työskentelyyn riittävän asiaosaamisen, sosiaalisten kyvykkyyksien sekä kielellisten taitojen perusteella.

Operatiivisen alusliikennepalveluhenkilöstön rekrytointiprosessia tulee yhtenäistää. Valintakriteerien tarkistusta ja palkatun henkilöstön työtehtävissä suoriutumisen vertailua tulee suorittaa säännöllisesti. Näin toimimalla pyritään parantamaan rekrytointien tuloksia ja varmistetaan prosessin jatkuva kehitys. Lähtökohtana voidaan pitää, että alusliikenneohjaajiksi palkataan vähintään vahtiperämiehen kokemusta omaavia henkilöitä, joiden kielitaito vastaa alusliikennepalvelulain asettamia vaatimuksia. Tämä lähtökohta voidaan yletää koskemaan myös Saimaa VTS:ää, sisävesillä tapahtuvan alusliikennepalvelun profiiliin nostamiseksi.

Luotsauksen viranomaistehtäviin suuntautuvien rekrytointien kohdalla on tärkeää pyrkiä varmistumaan siitä, että palkattavalla henkilöstöllä on riittävä merenkulullinen osaaminen sekä luotsaustoiminnan tuntemus. Lainsäädännön tuntemus on eduksi ja selkeä kehittämiskohde koulutusohjelmaa laadittaessa. Selkeä näkemys liikenteen ja yhteiskunnan tarpeista luotsauksen osalta tulee olemaan keskeinen rekrytoinnin painopiste.

Telematiikan ja etenkin telematiikan huoltoyksikön rekrytointeja ohjaa toiminnan laajuudesta tehty linjaus. Rekrytoinneissa tulee kiinnittää huomioita tarpeisiin, joita telematiikan kehittäminen edellyttää tulevaisuudessa. Henkilöillä tulee olla tietoa ja kokemusta meriliikennejärjestelmien toiminnasta sekä näkemystä siitä, mihin liikennejärjestelmiä tullaan kehittämään pitkällä aikavälillä.

6 METO-YHTEISTYÖ JA VARAUTUMINEN

Merellisten toimijoiden (METO) yhteistyö on järjestäytynyt valtakunnallisella ja alueellisella tasolla. Valtakunnallisessa METO:ssa Merenkululaitosta edustaa pääjohtaja sekä nimetty sihteeri ja alueellisessa METO:ssa edustajana toimii merenkulkupiirin johtaja. Näiden kahden toimielimen lisäksi on kokoontunut asiantuntijatyöryhmä, joka toimii valtakunnallisen METO:n toimintaa tukevana valmisteluvana työryhmänä. Tässä asiantuntijaryhmässä Merenkululaitosta edustavat Meriliikenteen ohjaus – toiminnon johtaja sekä alusliikenne- ja liikennetietopalveluista vastaavat apulaisjohtajat.

Uuden hallintomallin mukaisessa organisaatiossa alueellisessa METO:ssa Merenkululaitoksen edustajana toimivat perustettavan alueellisen valmiusryhmän jäsenet. Näitä olisivat meriturvallisuusyksikön toimistopäällikkö, liikennepäällikkö, järjestelmäpäällikkö sekä väyläpäällikkö. Toiminnon johtaja ja apulaisjohtajat osallistuvat Merenkululaitoksen johtokeskuksen operointiin ja valmiusryhmät hoitavat alueellisen operatiivisen johtamisen meriliikennekeskuksesta.

Teknisten järjestelmien kehityksessä tulee tulevaisuudessa huomioida järjestelmien yhteensopivuus, jotta alusliikennepalvelu – ja rannikkoradiotoiminta voidaan tarvittaessa hoitaa yhdestä paikasta. Myös järjestelmien turvataso tulee saattaa sellaiseksi, että niiden toiminta jatkuu poikkeustilanteissakin mahdollisimman häiriintymättömänä. Yhteistoimintasopimukset METO-osapuolten kesken tulee saada voimaan nopeasti toiminnan järkevän suunnittelun varmistamiseksi.